

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

①1 N° de publication :

À utiliser que pour
le classement et les
numéros des documents

2.053.630

②1 N° d'enregistrement national

À utiliser pour les paiements d'annuités
des demandes de brevets d'invention et toutes
autres correspondances avec l'INPI

69.23657

①5 BREVET D'INVENTION

PREMIÈRE ET UNIQUE
PUBLICATION

②2 Date de dépôt : 8 juillet 1969, à 10 h 15 mn.
Date de la décision de délivrance : 5 avril 1971.
Publication de la délivrance : B.O.P.I. — «Listes» n. 15 du 16-4-1971.

⑤1 Classification internationale Int. Cl. : B 60 t 1/00.

⑦1 Déposant : CARIAS André, René, Résidence Saint-Charles, 23, avenue de Mendiguren,
06-Nice.

⑦4 Mandataire : Bert & de Keravenant, 115, boulevard Haussmann, Paris (8).

⑤4 Dispositif de secours pour les véhicules automobiles en marche, se trouvant brusquement
privés de leurs freins.

⑦2 Invention de :

③3 ③2 ③1 Priorité conventionnelle :

Demande de brevet résultant de la transformation de la demande de ^{1er} certificat d'addition
à la demande de brevet n. 69 14.890, déposée le 2 mai 1969 (Article 74 du Décret
n. 68-1.100 du 5 décembre 1968).

Il arrive trop fréquemment qu'un véhicule automobile notamment un poids lourd se trouve privé de ses freins pour une raison quelconque, au moment où le conducteur veut les actionner; de très graves accidents en résultent.

- 5 La présente invention a pour but de pallier cette éventualité. Elle est valable aussi en cas de routes verglacées, de rupture de direction ou de malaise du conducteur.

Cette invention consiste à disposer sur chacun des deux côtés, au dessus des roues arrières d'un véhicule, une coquille
10 mobile en matériaux quelconques armés ou non qui par suite de sa libération, au moment désiré par le conducteur ou par une personne se trouvant à bord du véhicule, vient tomber de son propre poids devant les roues choisies, les bloquant. Ce dispositif peut se trouver en avant des roues arrières comme l'indique
15 que le dessin et si on le désire en arrière des roues arrières pour le cas où le véhicule se trouverait lors d'une défaillance quelconque dans une montée.

La synchronisation de ces deux dispositifs de secours au moment de leur mise en service s'effectue au moyen d'une
20 pièce de liaison disposée horizontalement.

Une fois tombée devant les pneumatiques, la coquille est happée par les roues arrières et elle s'interpose entre la roue et ces dernières, les bloquant en évitant leur dérapage.

Après remise en état du véhicule, le conducteur effectue,
25 selon le cas une marche arrière ou une marche avant, dégageant ainsi les coquilles qui seront remises dans la position primitive, à l'aide d'un treuil prévu à cet effet ou tout autre moyen.

Cette coquille est pourvue sur ses bords de rouleaux qui lui assurent sa mobilité et son soutien. Le déplacement longitudinal des rouleaux s'effectue par des rainures ayant la même
30 courbe que la coquille mobile dans la partie inférieure de deux parois verticales installées de chaque côté des deux bords externes de la coquille.

Ces parois qui soutiennent la coquille mobile par ses
35 rouleaux au dessus des roues arrières du véhicule sont rendues solidaires du châssis du véhicule par une pièce traversant de part en part les profilés formant les longerons du véhicule.

En fin de course, c'est-à-dire après sa mise en action, la coquille vient buter sur un amortisseur d'un type quelconque,
40 par un talon qu'elle comporte à son extrémité supérieure.

Une partie fixe en matériaux quelconques ferme le dessous de la coquille, de ce fait tout le dispositif de secours étant caréné se trouve à l'abri des intempéries.

En état de marche normale du véhicule, un dispositif de 5 crochetage quelconque assure le soutien de la coquille dans sa position primitive.

Ce dispositif de secours a l'avantage de ne pas gêner, sans aucune modification, le fonctionnement d'une benne s'il s'agit d'un véhicule en possédant une.

10 Les dessins ci-joints représentent à seul titre d'exemple une telle disposition de manière toute schématique.

Fig. 1 - Cette figure montre le dispositif de secours en coupe, à son état normal, hors service.

15 Fig. 2 - Cette figure montre toujours en coupe, la position de la coquille après libération de cette dernière.

(1) désigne les rouleaux qui à raison de leur logement dans les rainures (2) de gauche et de droite supportent la coquille (C). Cesdites rainures sont faites dans les parois verticales (3). Ces parois trouvent leur point d'appui sur une 20 traverse (4) qui supporte les deux dispositifs de gauche et de droite, disposée perpendiculairement aux longerons. Un talon (5) est prévu sur l'extrémité supérieure de la coquille pour limiter sa course, lorsqu'elle est entrés en service. Ce talon vient buter sur un amortisseur (6) d'un type quelconque. (7) 25 désigne la barre de synchronisation qui permet la chute simultanée des coquilles. (8) désigne le carénage général.

REVENDICATIONS

1°) Dispositif de secours pour éviter que des véhicules automobiles, notamment des poids lourds, privés de leurs freins ou devenus fous pour une raison quelconque, puissent se déplacer sans contrôle.

5 Ce dispositif est caractérisé par le fait qu'il comporte un moyen destiné à stopper les roues d'un véhicule sans l'aide du frein.

2°) Dispositif selon la revendication 1, caractérisé par le fait que le moyen destiné à stopper les roues du véhicule est une coquille en matériaux quelconques (fixée au dessus des
10 roues arrières, de chaque côté du véhicule) qui tombe à terre de son propre poids, (lorsqu'elle est libérée de la cabine du conducteur) devant les roues arrières, afin de les stopper.

3°) Dispositif selon la revendication 2, caractérisé par
15 le fait que la coquille est rendue mobile et est maintenue à son enveloppe par des rouleaux.

4°) Dispositif selon les revendications 2 et 3, caractérisé par le fait que la coquille est logée dans une enveloppe où sont tracées des rainures formant poches dans lesquelles
20 glissent les rouleaux.

5°) Dispositif selon la revendication 1, caractérisé par le fait que les deux dispositifs de droite et de gauche sont maintenus au véhicule par un organe de support qui est une traverse horizontale, perpendiculaire aux longerons.

6°) Dispositif selon la revendication 1, caractérisé par le fait que les deux dispositifs de droite et de gauche sont reliés entre eux par une barre de synchronisation, parallèle au dispositif précédent.

7°) Dispositif selon la revendication 2, caractérisé par
30 le fait que la coquille possède un talon à son extrémité qui sert de lutoir, lors de sa fin de course.

8°) Dispositif selon revendication 7, caractérisé par le fait qu'un amortisseur est prévu où vient buter le talon de la coquille.

9°) Dispositif selon revendication de 1 à 8, caractérisé par le fait qu'il est prévu un moyen (frein ou autre) pour ramener la coquille dans sa position normale lorsqu'elle a été libérée, après mise en service.

FIG. 1

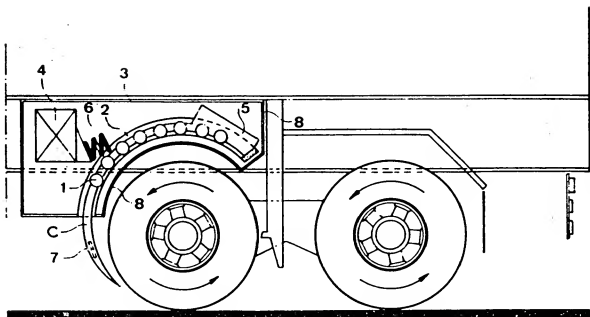


FIG. 2

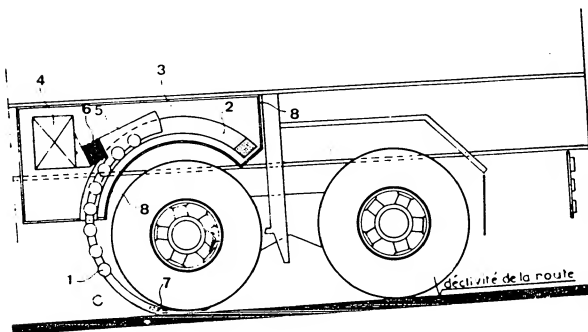


FIG. 1

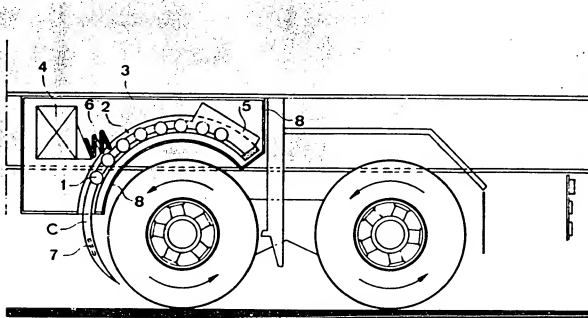


FIG. 2

